

Pierugo Gobbato

“**P**apà (Ugo) e mamma (Dianella Marsiaj) si erano sposati a Milano nel 1916 e lì era nata, nel febbraio 1917 la prima figlia, Annafranca (Bebè).

Papà era in guerra (sottotenente del genio minatori) ed era stato sul Carso, Oslavia e Podgora, in trincea.

Con lo svilupparsi dell'aeronautica, era stato poi assegnato, come ufficiale tecnico, in vari campi dell'aviazione, dove aveva stretto amicizia con i piloti della squadriglia Baracca (Meo Costantini, che poi venne a lavorare all'Alfa Romeo, Ranza, Masporone ecc.).

Nelle varie peregrinazioni che il suo ruolo richiedeva, si era trovato anche a passare all'aeroporto di Taliedo (Milano) dove aveva conosciuto l'Ing. Caproni, costruttore di aerei militari.

Nel giugno del 1918, papà era stato trasferito in turno di riposo, all'aeroporto di Firenze, per assistenza ad un gruppo di lavoro che assemblava aerei da caccia. La mamma lo seguì e qui in una casa di Porta romana nascevo io!

Durante la vita militare, papà aveva stretto amicizia con un altro ufficiale, Bruno Cossalter, di Feltre, conoscente della famiglia Marsiaj, anche lui distaccato per il controllo delle aziende belliche specializzate in aerei.

Alla fine della guerra, Bruno Cossalter si trovava come ufficiale di sorveglianza alla Fiat di Torino. Era il periodo in cui si era dato inizio alla costruzione dello stabilimento del

Lingotto, dove sarebbero state trasferite negli anni successivi tutte le lavorazioni della fabbriche iniziali Fiat in corso Dante.

La Fiat era in fase di espansione e cercava tecnici per guidare la nuova dimensione. Cossalter, ancora militare presso la Fiat, segnalò al Cav. Agnelli, maggiore azionista della società, il nominativo di papà, esaltandone le doti di grande tecnico ed ottimo organizzatore. Per questo fu assunto, e così con tutta la famiglia ci trasferimmo a Torino, verso la fine del 1918 e prendemmo alloggio in corso Dante (al numero civico 40, divenuto poi con l'espandersi della città 118). Oggi la casa è assolutamente identica ad allora e noi occupavamo tutto l'ultimo piano, dai balconi della quale si vedevano tutte le officine Fiat di corso Dante.

Ricordo che da quel balcone assistetti al lancio di manifestini da un aeroplano (pilotato da un amico di papà Arturo Ferrarin per invitare gli operai a non abbandonare il lavoro in quell'epoca di rivolgimenti sociali 1921-22).

In corso Dante, nacquero mia sorella Bianca (ottobre 1919) e mio fratello Piertito (ottobre 1924). La casa a quell'epoca era in estrema periferia, era l'ultima casa prima del Po.

La costruzione che ospitava gli agenti del dazio era addirittura in corso Moncalieri. Restammo in questa abitazione fino alla fine del 1925. Da lì ci trasferimmo in via Mentana 24, in una villetta con giardino, acquistata da mio



Milano Laghi: Ing. Gobbato, Ferrari, Jano, Ing. Pallavicino - 1934.

L'Alfa Romeo mise a punto una vettura con carrozzeria aerodinamica disegnata dall'Ing. Pallavicino della Breda Aeronautica per la corsa dell'Avus (1934).

Il pilota Guy Moll vinse questa corsa battendo

in casa propria le strapotenti auto tedesche ad oltre 205 km/h di media. In questa foto l'Ing. Ugo Gobbato chiede ad Enzo Ferrari e Jano il punto della situazione sulla messa a punto della vettura stessa.



Preparazione della monoposto aerodinamica - 1934.

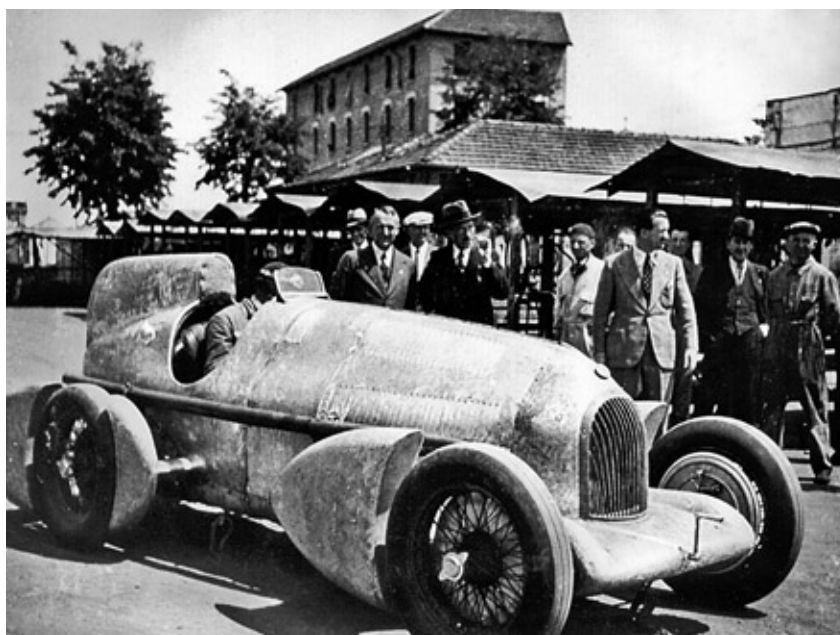
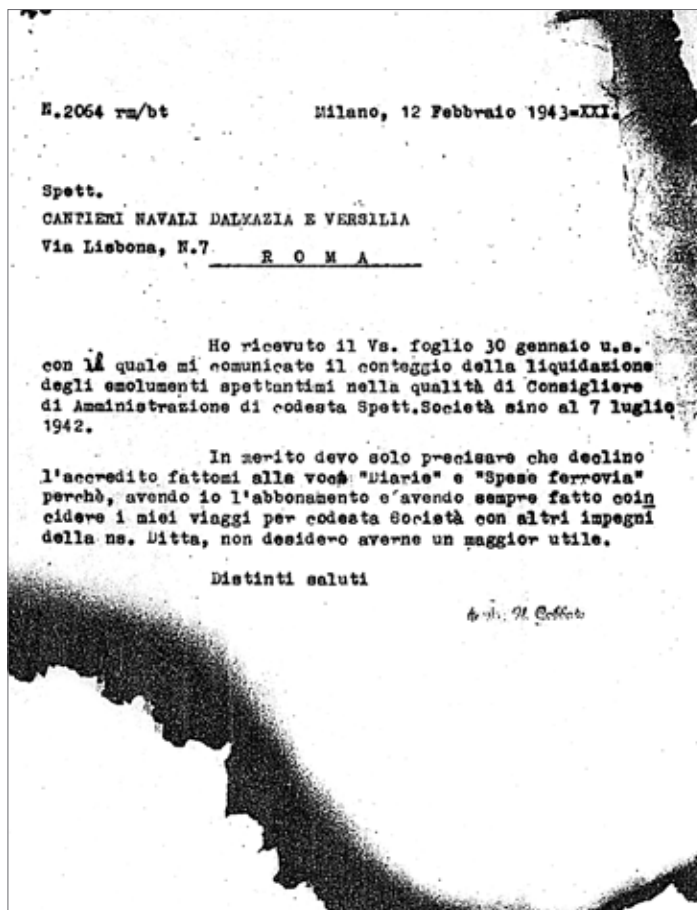


Foto dell'auto aerodinamica durante i collaudi prima della corsa dell'Avus. Si nota a sinistra l'Ing. Ugo Gobbato e con il cappello, il progettista Jano (foto Ing. Ugo Gobbato).

Questo documento si è salvato dal bombardamento del 21 ottobre del 1944



Questo documento racchiude tutta l'essenza della personalità ed etica dell'Ing. Ugo Gobbato.

L'Ing. Ugo Gobbato fu un uomo dotato di una grande capacità innovativa, ancor oggi, adattabile ai moderni sistemi produttivi. Aveva anche una grande capacità di coinvolgere più persone attorno ad un progetto di lavoro con l'obiettivo di portarlo a termine con lo specifico interesse dell'azienda per cui operava e nell'interesse degli operai con cui si confrontava ogni giorno. Nulla doveva essere fatto in contrasto con la filosofia aziendale. Si doveva assumere chi serviva,

badando esclusivamente alle proprie capacità professionali.

Nulla doveva essere sottratto all'azienda per fini o scopi estranei al suo sviluppo ed alla sua crescita. Questo documento, alla luce delle cronache odierne in cui sono descritti comportamenti illeciti di alcuni dirigenti di grandi aziende, ci lascia ad una profonda riflessione ma speriamo che dia anche un contributo ed un messaggio di speranza per le generazioni future.

Alcune immagini relative ad una visita commemorativa dell'Ing. Gobbato a Volpago del Montello da parte dei dirigenti ed operai dell'Alfa Romeo; in tale occasione portarono una corona di bronzo - 28 aprile 1956



Leleth ed il "paronsin" Gobbato.



In questa foto si intravede un giovane Pierugo Gobbato (quarto da sinistra). Il cavalier Fusi dell'Alfa Romeo legge un ricordo dell'Ing. Ugo Gobbato, circondato dai suoi colleghi di lavoro - 28 aprile 1956.